

Contribution de la Région Franche-Comté à la consultation sur la future politique du réseau Transeuropéen de Transports

La Région Franche-Comté, située à la limite de la frontière entre la France et la Suisse, sur l'axe européen de transport Nord Sud du PP 24 reliant les Pays Bas, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, la France, l'Espagne, est particulièrement concernée par les réflexions en cours sur le développement du Réseau Transeuropéen de Transports.

A ce titre, la Région Franche-Comté s'est associée aux Régions de l'Arc Méditerranée et aux Régions des corridors reliant le Nord et l'Est de l'Europe, pour apporter une contribution à cette réflexion, notamment à travers la déclaration rédigée à l'occasion du Sommet de ces régions, qui s'est déroulé en juin 2009 à Barcelone.

Aujourd'hui, la Région Franche-Comté souhaite poursuivre cette réflexion, en apportant sa contribution à la Commission Européenne, dans le cadre de la deuxième phase de la consultation en cours sur le livre vert et dans la perspective du futur livre blanc sur les transports. Cette contribution est élaborée sur la base des travaux préparatoires initiés par la Commission et issus de la première consultation de 2009, ainsi que des contributions élaborées par les groupes d'experts.

- **La Franche-Comté souscrit à une planification du RTE-T intégrant la stratégie Europe 2020, qui serait basée sur la poursuite des Projets Prioritaires engagés, dont le PP 24 Lyon/Gènes-Bâle-Duisbourg-Anvers/Rotterdam**

Dans cette nouvelle consultation sur le livre vert RTE-T, la commission propose notamment de poursuivre la réflexion sur les principes suivants pour la future politique du RTE-T.

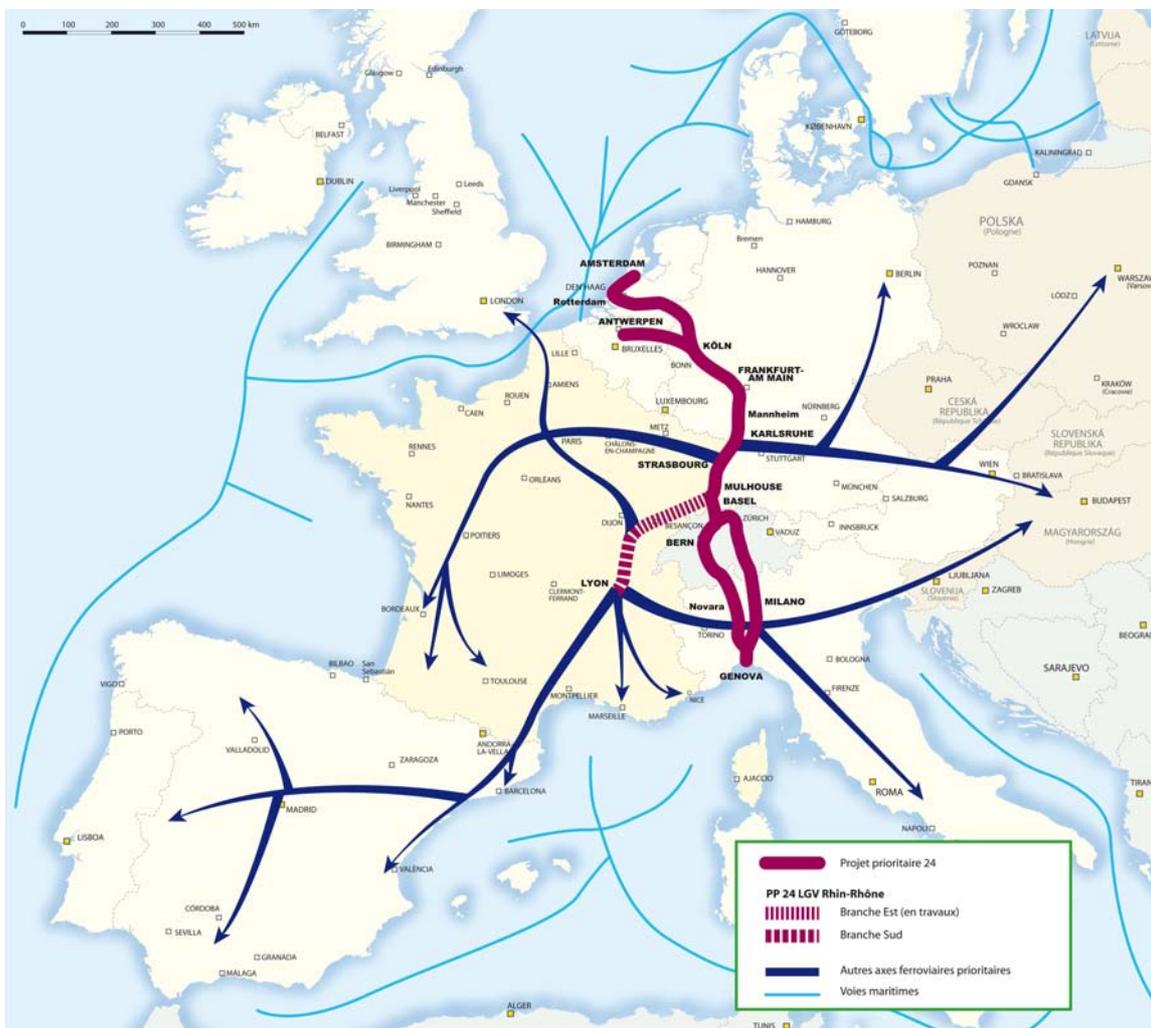
Le RTE-T a vocation à soutenir la mise en place d'un système de transport européen intégré, destiné à soutenir la compétitivité et permettant de répondre aux défis environnementaux.

La Commission propose désormais de renforcer les liens entre la politique des transports et les autres politiques de l'Union Européenne, notamment en matière d'énergie, de climat, d'environnement, de cohésion, en s'appuyant sur la stratégie Europe 2020. Ainsi, une approche globale du réseau multimodal européen de transport intégrant des objectifs de compétitivité économique, de cohésion sociale et territoriale et sociale et de développement durable, pourrait être obtenue.

La Région Franche-Comté souscrit pleinement à cette volonté de concevoir la politique européenne de transports, comme un outil au service d'un projet global de développement, favorisant la compétitivité économique, la cohésion sociale et territoriale et offrant des solutions de déplacements permettant la réduction des émissions de carbone.

A ce titre, la Région Franche-Comté entend souligner le rôle des infrastructures de transport ferroviaire, telles que la LGV Rhin-Rhône inscrite dans le PP 24. En effet, la création d'une ligne à grande vitesse a un rôle majeur pour une Région relativement enclavée, comme la Franche-Comté, en lui apportant un véritable instrument de développement pour se repositionner en Europe, et se connecter aux grands nœuds intermodaux constitués par les aéroports Charles de Gaulle, Bâle, Zurich, et Lyon Saint-Exupéry.

En matière économique, le PP 24 et la LGV Rhin-Rhône vont permettre un rapprochement entre les métropoles de Paris, Lyon, Strasbourg, Bâle, Marseille, mais également avec Francfort, Barcelone, Milan, Turin, selon les objectifs envisagés par la Commission, pour la conception du futur réseau central européen.



Carte Région Franche-Comté septembre 2010

Par ailleurs, la Métropole Rhin-Rhône, regroupant les villes et agglomérations situées sur l'axe de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône a été constituée pour apporter une visibilité et rayonner à l'échelle européenne. Cet ensemble urbain de 2 millions d'habitants et de 1,1 million d'emplois, situé dans un territoire à densité limitée sera conforté par la mise en service du TGV Rhin-Rhône, avec une offre mutualisée d'activités et de services répartie sur des agglomérations situées à une vingtaine de minutes les unes des autres.

Enfin, la réalisation de la première phase de la nouvelle infrastructure de la LGV Rhin-Rhône, participant au PP 24, a donné lieu à un projet global pour l'emploi et l'insertion. Le chantier a généré 6 000 emplois (4 000 emplois directs et 2 000 emplois indirects) et 8 % d'entre eux ont été réservés à des emplois d'insertion, pour lesquels des actions spécifiques de formation et d'accompagnement à un retour à l'emploi ont été mises en place.

L'approche basée sur un réseau global complété par un réseau central prioritaire, pour le fret et les réseaux voyageurs, ainsi que la poursuite des projets en cours contribuera à la réalisation des objectifs fixés à un réseau de transport intégré identifiable

La conception d'un réseau central intermodal prioritairement basé sur le rail et complété par un réseau global est une option intéressante, qui permettra de mieux relier les Régions entre elles avec une vision d'ensemble. Ce projet rapprochera les Régions, notamment sur le plan économique, avec la notion de nœuds intégrant la desserte des grands aéroports internationaux, et des métropoles. En effet, le mode de planification actuel basé sur la réalisation de « tronçons », non directement reliés entre eux, ne présente pas un effet structurant, indispensable à la conduite d'une stratégie à long terme.

Pour la construction du futur réseau central, la Commission indique que l'objectif de la planification de ce réseau central n'est pas d'initier un nouveau programme de très grande envergure, mais de créer un système de transports efficace, à intensité réduite en carbone, sécurisé, assurant la continuité des projets en cours, qui pourront faire l'objet d'adaptations si nécessaire et se basant en grande partie sur l'infrastructure existante.

La Région Franche-Comté souscrit à ces principes pour la conception du réseau global et rappelle la nécessité de poursuivre la mise en œuvre des projets prioritaires en cours. En effet, s'appuyer sur le début de réalisations existantes et poursuivre les projets identifiés pour la période 2004-2020, permettra une réelle appréhension des effets recherchés.

Le déploiement de projets innovants et susceptibles de renforcer la compétitivité, comme l'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est également en cours, et il convient de continuer leur mise en œuvre. A ce titre, il est à noter que le PP 24 est également l'un des axes prioritaires qui a été retenu pour le déploiement de ce projet.

Par ailleurs, si l'objectif de la Commission Européenne est de prendre en compte l'intégration des nouveaux états membres situés sur un axe Est-Ouest, il est également important de renforcer pour la conception du réseau central, les axes Nord-Sud, comme celui de l'axe Lyon/Gênes-Bâle-Duisbourg-Anvers/Rotterdam du PP 24, permettant de relier le Nord de l'Europe aux Etats situés sur le bassin Méditerranéen, pour s'ouvrir notamment vers le Maghreb.

La Région Franche-Comté entend rappeler le rôle du projet prioritaire 24 et de la LGV Rhin-Rhône, projet à trois branches Est, Ouest et Sud, qui en constitue un des maillons. Ce projet PP 24 et la LGV Rhin-Rhône ont un rôle important pour les liaisons entre le Nord et le Sud de l'Europe.

En effet, la mise en service de la première tranche de la LGV Rhin-Rhône placera dès 2011, la Franche-Comté au cœur des flux européens, notamment sur l'axe Francfort Barcelone. Les liaisons avec la Suisse Bâle et Zurich seront renforcées, ainsi que les accès vers l'Italie, le sud de la France et la Méditerranée. Cependant les premiers effets introduits par la branche Est de la LGV Rhin-Rhône sont à poursuivre notamment avec la branche sud de la LGV, qui apportera de nouvelles améliorations et contribuera à la mise en œuvre d'une nouvelle dynamique entre ces pôles européens.

La Franche-Comté a également noté que la Commission prévoyait la possibilité de réaliser des corridors séparés pour le fret et les voyageurs. En effet, ces deux types de trafic engendrent des contraintes de nature différentes qui ne permettent pas une exploitation optimale des réseaux. Cette possibilité de réaliser des corridors spécifiques, pour les voyageurs et pour le fret, doit être confirmée pour permettre de répondre aux besoins et aux contraintes spécifiques de chacun des territoires situés sur les axes de circulation des différents flux.



- **Les outils pour la mise en œuvre du RTE-T devront évoluer, notamment sur les plans du financement, et des indicateurs**

Concernant le volet financier, il est important de souligner que l'apport des financements européens pour le RTE-T est actuellement insuffisant par rapport à son ampleur, y compris en mobilisant les fonds de cohésion et de développement régional. La Commission préconise d'utiliser les fonds structurels et de cohésion, de faire appel aux PPP pour les projets les plus rentables, dont ceux destinés à constituer des alternatives sur des liaisons économiquement rentables et saturées, de mettre en place des fonds de sécurisation permettant d'inciter le secteur privé à participer à aux financements de ces projets, en complément des prêts de la Banque Européenne d'Investissement.

Le montant des enveloppes consacrées au RTE-T devra être augmenté pour permettre la réalisation du futur programme, dont la poursuite des projets déjà engagés.

De plus, l'essentiel du financement du RTE-T est actuellement apporté par les Etats membres et les collectivités. Face à cette situation, l'objectif d'exiger une définition commune de priorités entre le RTE-T, les projets nationaux et les projets régionaux permettra une accélération de la réalisation.

La Région Franche-Comté souscrit à cette orientation de décisions concertées et des priorités similaires aux différents échelons de décisions.

Par ailleurs, la gouvernance à mettre en place sur les projets devrait être mieux reliée au volet financier, avec l'association de représentants de l'Europe dès la définition des projets et non plus seulement au stade de l'étude du montage financier. Ceci devrait faciliter la mise en œuvre des projets.

En outre, la proposition de nommer des coordinateurs sur chacun des projets prioritaires et de leur confier une mission sur des secteurs larges leur offrant une vision globale des territoires concernés est intéressante. En effet, la mise au point de projets, comme celui de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône intégrée au PP 24, et notamment la question de la mixité, nécessite la prise en compte de l'amélioration des infrastructures existantes pour la circulation du fret.

Par ailleurs, la Commission souligne le lien entre l'emploi et la réalisation de grands projets et indique que cette dimension doit s'intégrer dans l'approche globale. A ce titre, on peut souligner que la réalisation de la LGV Rhin-Rhône a bien eu un rôle économique avec la création de nombreux emplois.

La prise en compte d'externalités positives a été examinée par un groupe d'experts et va dans le sens des préconisations de la Commission sur le développement durable. A titre d'information, un bilan carbone de la première phase de la LGV Rhin-Rhône a été réalisé. Ce bilan est l'un des premiers à être réalisé sur une infrastructure de ce type. Celui-ci montre un retour à l'équilibre prévu autour de 12 années après la mise en service. Ce type d'indicateur pourrait être un des éléments à prendre en compte dans le choix des projets soutenus par la Commission. Il conforterait ainsi l'objectif de prise en compte de la réduction des émissions de carbone.

La Région Franche-Comté souligne que la poursuite de cette politique de réalisation d'infrastructures ferrées est donc un élément fort du développement des territoires et de leur cohésion sociale.

Le premier Bilan Carbone® ferroviaire global réalisé sur la LGV Rhin-Rhône confirme la contribution des nouvelles lignes à grande vitesse aux objectifs

Pour la première fois, les émissions de gaz à effet de serre issues des phases de conception et de réalisation de la nouvelle infrastructure mais aussi des deux nouvelles gares (Besançon - Franche-Comté TGV et Belfort - Montbéliard TGV), de 30 rames TGV supplémentaires ou encore des installations de maintenance, ont été passées au crible en utilisant les facteurs d'émission proposés par l'ADEME ou élaborés spécifiquement avec son concours. Ces résultats ont ensuite été complétés par les estimations des émissions de gaz à effet de serre durant les 30 premières années d'exploitation commerciale de la nouvelle ligne après son ouverture en décembre 2011.

De ces premières analyses, il ressort que 1,9 million de tonnes équivalent CO₂ (teCO₂) sera émis durant ce premier cycle de 30 ans, dont 53 % issu de l'énergie de traction et 42 % des travaux initiaux de construction. En déduisant ensuite les émissions de gaz à effet de serre économisées chaque année durant cette même période grâce aux reports de la route et de l'air vers la nouvelle offre ferroviaire (soit une moyenne de 1,2 million voyageurs par an), l'étude montre que l'empreinte carbone du projet devient nulle dès sa 12^{ème} année d'exploitation. Par conséquent, l'exploitation de la LGV rend l'ensemble du projet « carbone positif » dès 2024 avec une « rentabilité carbone » qui augmente ensuite tous les ans. Avant cette échéance, il faut souligner qu'à partir de 2012, près d'1,5 million de nouveaux voyageurs utiliseront chaque année le train pour se rendre dans les territoires desservis et ainsi accompagner leur développement économique. La compétitivité du transport ferroviaire à grande vitesse est donc confirmée par ce premier Bilan Carbone® global qui souligne ses bénéfices environnementaux sur le long terme.

Au terme de la présentation des résultats, RFF et la SNCF ont annoncé à Besançon leur intention de développer le travail entamé à l'occasion du Bilan Carbone® de la LGV Rhin-Rhône afin de présenter dans les prochains mois un guide méthodologique permettant la réalisation du Bilan Carbone® de tout projet ferroviaire, y compris ceux visant à moderniser les lignes existantes. L'ambition est de fournir à l'Etat et aux collectivités un outil d'aide à la décision, un « Bilan Carbone® prévisionnel » dès les études préliminaires des nouveaux projets. Les représentants des deux établissements ont toutefois rappelé que la décision de mise en oeuvre de ces projets ne doit pas se limiter au seul critère carbone, mais doit également prendre en compte des critères socio-économique, technique, ainsi que d'autres aspects environnementaux comme la préservation de la biodiversité.

Dès cet automne, le Bilan Carbone® des travaux de génie civil, des chantiers des gares nouvelles et des ateliers de maintenance sera suivi et précisé dans le but d'améliorer la « connaissance carbone » des opérations et de proposer des solutions de remplacement. Enfin, lors de la mise en service de la ligne en décembre 2011, le Bilan Carbone® de la phase d'exploitation et de maintenance fera également l'objet d'une actualisation à l'aide des données réelles. Par ailleurs, RFF et la SNCF souhaitent intégrer le Bilan Carbone® dans le bilan environnemental et socio-économique de la LGV Rhin-Rhône Branche Est prévu au titre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), dans une approche de développement durable.

Source RFF

Pour en savoir plus : cliquez sur www.bilan-carbone-lgvrr.fr